Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/5097

23. 08. 89

Sachgebiet 96

Antrag

der Abgeordneten Daubertshäuser, Ibrügger, Antretter, Bamberg, Büchner (Speyer), Ewen, Faße, Haar, Hasenfratz, Kretkowski, Dr. Niese, Pauli, Purps, Dr. Vogel und der Fraktion der SPD

Abbau unzumutbarer Verspätungen im Luftverkehr

Im Luftverkehr herrschen unzumutbare Zustände. Die deutschen Flughäfen sind überfüllt. Unabsehbare Verspätungen und unverantwortliche Wartezeiten für die Fluggäste sind die Folge. Die Gefahr von Flugzeugzusammenstößen wächst. Der Luftraum wird immer enger. Europäische und internationale, vor allem aber nationale Maßnahmen sind überfällig.

Im Bereich der Luftfahrt darf kein künstlicher Wachstumsschub ausgelöst werden. Auch unter Umweltgesichtspunkten wäre dies unverantwortlich. Ebenfalls deshalb müssen im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzeptes Kapazitätsreserven durch eine bessere Verknüpfung der Verkehrswege Straße, Schiene und Luftverkehr mobilisiert werden.

Mit Beschluß vom 11. Mai 1989 hat der Deutsche Bundestag festgelegt,

— welche Sofortmaßnahmen zur Neuorganisation des Luftverkehrs einzuleiten sind,

— daß bis zum 31. Mai 1989 Gesetzentwürfe zur Neuorganisation der Flugsicherung auf den Weg zu bringen sind.

Trotzdem ist die Bundesregierung untätig geblieben.

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Der Deutsche Bundestag mißbilligt, daß die Bundesregierung dem Beschluß des Deutschen Bundestages vom 11. Mai 1989 nicht entsprochen und die Gesetzentwürfe zur Neugestaltung der Flugsicherungsorganisation nicht vorgelegt hat.

2. Auf nationaler, europäischer oder internationaler Ebene darf die Bundesregierung keine Maßnahmen veranlassen, vereinbaren, in Kraft setzen oder dulden, die zur Ausweitung des Luftverkehrs im Luftraum der Bundesrepublik Deutschland führen könnten, solange die Kapazitätsengpässe am Boden und in der Luft nicht abgebaut sind.

Bonn, den 23. August 1989

Daubertshäuser
Ibrügger
Antretter
Bamberg
Büchner (Speyer)
Ewen
Faße
Haar
Hasenfratz
Kretkowski
Dr. Niese
Pauli
Purps
Dr. Vogel und Fraktion

Begründung

Der EG-Verkehrsministerrat betreibt die Deregulierung des europäischen Luftverkehrs. Vor allem deshalb ist der europäische Luftverkehr in den letzten Jahren zu schnell gewachsen. Am Boden und in der Luft gibt es große Kapazitätsprobleme. Sie müssen gelöst werden. Um den Luftverkehr zu entlasten sind Kurzstreckenflüge und Zubringerflüge auf die Schiene zu verlegen. Voraussetzung hierfür ist die Verknüpfung des Schienennetzes mit den großen Flughäfen. Die Schaffung einer leistungsfähigen und für die Nutzer attraktiven Anbindung der Verkehrsflughäfen an den öffentlichen Schienenpersonenverkehr ist ein übergeordnetes verkehrspolitisches Ziel.

- Die internationalen Flughäfen in der Bundesrepublik Deutschland werden deshalb eingebunden in den Schienenpersonennahverkehr und an das Hochgeschwindigkeitsnetz der Deutschen Bundesbahn für den Fernverkehr.
- Der Lufthansa-Express wird ausgeweitet auf andere Relationen.
- Das nationale Schienenschnellfahrnetz ist entsprechend dem Bundesverkehrswegeplan beschleunigt fertigzustellen.
- Die europäischen Schienenschnellfahrstrecken Paris–Brüssel–Köln und Paris–Saarbrücken–Mannheim sind baldmöglichst zu realisieren.

Die Möglichkeiten, den Luftraum der Bundesrepublik Deutschland von Teilen des Überflugverkehrs zu entlasten, sind offensiv zu nutzen.

Lufträume in der Bundesrepublik Deutschland, die bisher für militärische Übungsflüge reserviert sind, müssen stärker freigegeben werden für die Zivilluftfahrt.

Die deutsche Flugsicherung muß neu organisiert werden. Das öffentliche Dienst- und Haushaltsrecht ist zu wenig flexibel, um eine schnelle Anpassung an die sich wandelnden Verhältnisse zu bewältigen: Die technische Ausstattung der Flugsicherung ist teilweise überholt und veraltet. Auch fehlt Personal. Dies gilt für Lotsen wie für Techniker. Zuwenig Nachwuchskräfte bewerben sich. Die Wirtschaft zahlt deutlich besser.

Nötig ist eine „Deutsche Agentur für Flugsicherung". Sie soll die Flugsicherung aus einer Hand gewährleisten und unter ziviler Verantwortung für einen sicheren, effizienten und wirtschaftlichen Luftverkehr sorgen. Alle für die Flugsicherung in der Bundesrepublik Deutschland vorgehaltenen Einrichtungen und Anlagen sowie das gesamte Personal soll sie übernehmen. Ihre

Kosten muß die Agentur in vollem Umfang durch Gebühreneinnahmen decken. Auch muß sie die nationale Flugsicherung in der Weise strukturieren, daß sie sich nahtlos einfügt in das europäische Flugsicherungs-System.

Auf den Flughäfen muß die Sicherheit auch am Boden erhöht werden. Europaweit sind deshalb Sicherheitskontrollen für das gesamte Bodenpersonal vorzuschreiben, das Zugang zu den Flugzeugen hat.

Fluggesellschaften und Flugzeuge müssen unter Sicherheits- und Umweltgesichtspunkten wirkungsvoll kontrolliert werden. Dies gilt insbesondere für den Ausbildungsstandard der Piloten und die Qualität der Flugzeugwartung. Durch verschärfte Überwachung ist sicherzustellen, daß der Kostendruck im Zusammenhang mit der Deregulierung des Luftverkehrs nicht dazu führt, daß die Luftfahrtgesellschaften bei der Sicherheit sparen.

Die hierfür nötige europäische Überwachungsorganisation – vergleichbar der der amerikanischen Luftfahrtbehörde FAA – muß installiert werden.

Einen leistungsfähigen europäischen Luftverkehr wird es nur geben, wenn auch die Flugsicherung europäisch funktioniert. Ein einheitliches Flugsicherungssystem ist europaweit nötig mit einheitlichen technischen Standards und Schnittstellen, einheitlichen Betriebsverfahren und einer wirksamen integrierten und koordinierten Verkehrsflußsteuerung auf europäischer Ebene.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 231967
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 201363, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (0228) 363551
ISSN 0722-8333